

## スリランカの交通

— その現状、問題点および将来の展望 —

アール・ワニゲセカラ\*

スリランカはこの規模の国としては広大な、植民地時代から受け継いだ道路、鉄道、運河の国内輸送網を持っている。人と物は主として道路と鉄道で輸送されているが、その比重は前者の方がはるかに大きい。鉄道の全長が1,600kmであるのに対し、自動車通行が可能な道路は22,500kmにも及んでいる。1979年現在で約230,000台の自動車中、半数以上が乗用車である。公共輸送は2つの国家法人機構、中央交通局と国有鉄道によってほぼ独占的に運営されているが、コストの上昇に対し料金が低く抑えられているため経営は赤字である。

輸送に関する主要問題点は、道路の質の悪さ、エネルギー資源供給の先細り、個人輸送と公共輸送のエネルギー効率の不均衡、政治がらみの交通政策などである。問題解決のための今後の方向性として、推進エネルギーとしての電力利用、道路輸送に対する鉄道・運河輸送の優先、自家用車の使用制限などが考えられる。

## Transportation in Sri Lanka

— Its Present Conditions and Problems and Future Perspectives —

Earle WANIGESEKERA\*

For its size Sri Lanka has an extensive internal transportation network of roads, railways and canals, largely inherited from colonial times. Persons and goods are principally transported by road and rail with a heavy bias towards the former. As against 1,600 rail kilometers there are 22,500 kilometers of motorable roadway. Of the 230,000 motor vehicles more than half are automobiles. Public passenger transport is handled almost exclusively by two State Corporations – the Transport Board and the Railway – which operate at a loss owing to increased costs unrelieved by low fares.

The major problems confronting transportation are inadequate road infrastructure, steady deterioration of energy resources, imbalance in consumption of space and energy as between private and public passenger transport and politically-motivated transport policies. Future solutions point to use of electricity for propulsive energy, preference for rail and canal transport to road transport and restrictions on the use of private vehicles.

## 1. 現在の輸送システムに至るまでの歴史的背景

スリランカは過去数十年にわたり、他の開発途上国にはほとんど見られないその広大な交通網を自在に利用することができたが、これらの交通網はおもに、16世紀初頭から20世紀半ばまでの、諸外国によって統治と資源開発が行われた植民地時代の遺産である。

ポルトガル（1505～1657年）とオランダ（1658～1796年）による支配は沿岸地域に限られ、必然的に開発も沿岸部に集中した。オランダはこの国の西海

岸に内陸水路による通行システムという遺産を残した。1815年にイギリスの完全な統治下に入り、その結果、中央部山岳地帯で、まずコーヒー、のちに紅茶という輸出用農園農業への投資が始まってからは、その基幹施設としての交通網の開発はより広範囲に拡大され始めた。イギリス人は、コロンボと統治上の各地域の拠点とを結ぶとともに、農園の生産物をコロンボ港に輸送するために、大規模な道路網および鉄道網を建設した。

厳密な意味での道路建設は、1821年にイギリス軍がコロンボ～カンディ間の斜面上に開いた、今も残る道路にまでさかのぼる。以後建設された何本もの道路は、その大部分の路線がジャングルや岩場を通って切り開かれたものではあったが、今日でもなお

\*スリランカ、マルガ研究所社会人材開発局次長  
Senior Researcher at the Marga Institute, The Sri Lanka  
Centre for Development Studies  
原稿受理 昭和55年6月11日

使われている。鉄道の建設は1864年に始まり、以来貨物自動車が出現するまで、初期のコーヒー、その後の紅茶とゴムの農園が発展する上で、きわめて重要な役割を果たした。このようにしっかりとした基幹施設の基盤を受け継ぐことができたため、今日われわれがかかえる問題点は、すでにある交通網の維持、改良および最大限の活用方法に関する問題のみにとどまっている。

## 2. 道路輸送への偏向

スリランカにおける旅客と貨物の輸送は、主とし

て鉄道と道路車両輸送に限定されている。しかし、物理的、経済的ないくつかの決定的要因によって、今日のスリランカでは、道路輸送に内陸輸送の第1の手段としての重きが置かれている。

第1の要因は、国土の面積と地勢である。スリランカは面積65,608km<sup>2</sup>の島で、この面積はイギリス・イングランド地方の約半、日本の半以下である。最長距離は南北で435km、東西で225kmにすぎない。その結果として、経済・社会活動と交易の中心地が近接しあっていることが、道路輸送に有利にはたらい

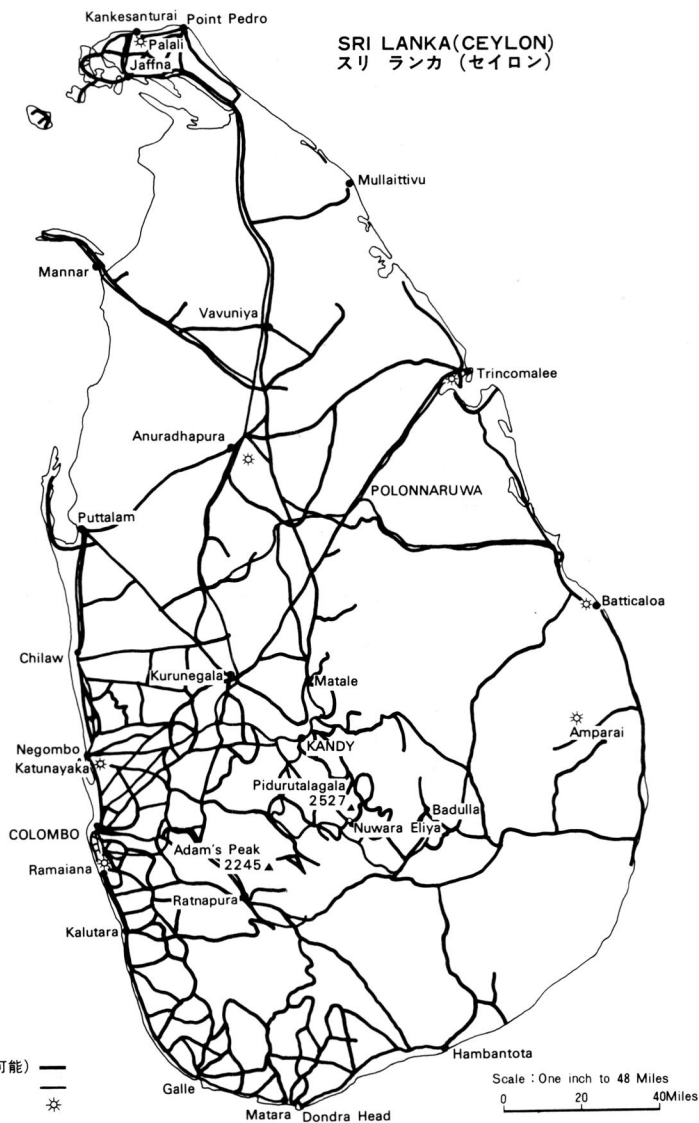


Fig. 1 スリランカの交通図  
Traffic map of Sri Lanka

地勢的には、中央部に海拔7～8,000フィートの山岳地帯、その周辺に、北部と南東では広いがその他では狭い平野を擁するこの国土は、険しい斜面、断続的なカーブといった、快適で容易な移動をする上での困難と制約を、鉄道、道路の両方に課しているが、これらの困難、制約は、道路輸送においては鉄道輸送の場合ほどには厳しいものではない。

人口の分布も、道路交通を有利にさせている一要因である。1400万人の人口のうち約2/3がこの国の南西部に集中し、沿岸地帯では、1平方マイルあたり1000人以上という比較的高い人口密度を示している。このような人口集中が、大量の人と物の定常的な短距離交通を発生させ、道路輸送サービスへの偏向を強めさせている。

経済活動の性格と量も道路交通を助長している。人口の密集した南西部地域では、生産物の大部分が通常、道路を通してコロomboその他の消費地へ運ばれる。中央部および北部で栽培される輸出用の紅茶とゴムは、比較的高い道路輸送コストをまかなえるだけの高い価格で世界の市場で取引されている。その他のおもな輸出品であるココナツとその製品も、コロomboに道路輸送できるほどの近接した場所で生産されている。紅茶とゴムの輸出品の長距離トラック輸送が盛んになったもう一つの原因は、梱包資材、機械、食料品、消費材などのよい積荷品を折り返し便で輸送できるためである。さらに、政府の工業成長分散化政策も、より速いだけでなく、より人手のかからない道路輸送に有利に作用している。

自動車による道路輸送は、直接戸口から戸口への輸送と、遠隔地への輸送とが可能で、この国の必要条件に見合ったものであることが認識されてきている。道路輸送によって迅速で経済的な輸送が可能になり、ターミナルでの移動および中間での積み換えおよび積み卸しのコストが不要になった。小規模の商業、大規模の製造業を問わず、鉄道と比較して利点が多いことと、生産者と消費者の間の経済的ギャップを時間の上でもコストの上でも狭めることができる便利さから、鉄道におお多くの代替の余地を残し、ほとんどの国に共通の道路・鉄道問題を露呈しながらも、道路輸送は多かれ少なかれ一般の支持を得て、もはやあと戻りすることは不可能になっている。

### 3. 道路輸送網

スリランカはその国土面積に対して、また、経済発展の一般的なレベルの国としては、比較的大規模

Table 1 最近15年間に於ける道路延長の増加状況(1965-1979)  
Increase in road mileage during the last 15 years

年	道路種別					総延長	増加延長
	A	B	C	D	E		
1965	1997	2872	4052	3014	603	12,538	—
1971	2201	3100	4488	2972	590	13,351	813
1975	2221	3239	5749	4395	881	16,485	3134
1979	2427	3026	6321	4854	582	17,210	725

注) 1マイル=1.6093km (道路省資料による)

Table 2 1979年12月現在の道路状況(道路省)  
Road classification-December 1979(Department of Highways)

ランク	道路の種類		舗装の種類	延長
	道路の種類	機能		
A-1	国道	首都と県都および各県都同士を結ぶ幹線道路網に属する全道路主要な交通発生源、港湾および空港を結ぶその他の主要道路	車道幅員が24～36フィートの瀝青舗装で幅員36～56フィート	マイル 208
A-2				2219
B	県道等	県都と主要な町を結び、幹線道路網の一面を形成する主要道路	幅員12～24フィートの砕石、瀝青舗装	3026
C	市町村道	農道、かんがい計画道路、および局地道路	車道幅12フィートの1車線道路で幅員22フィート大抵は砕石舗装、但し一部は砂利舗装	6321
D	一般道路	未舗装道および乗馬専用道	約30%がアスファルト舗装道 約50%が乾期のみ自動車道として使用可能な幅員8～10フィートの砂利舗装道その他は未舗装道	582
E				一般に自動車通行不能 ただし場所によっては乾期のみジープ通行可能
総延長				17210
自動車通行可能道路延長(約)				14000

注) 1マイル=1.6093キロ (道路省資料による)

な道路システムを誇っている。道路省は全長27,200 km以上に達する道路網を保有しており、うち約22,500kmは自動車通行が可能である。道路の総延長は過去15年間に目立って増加した (Table 1)。管理上、予算上の目的から道路はAからEの5種類に分類されている (Table 2)。

これらの道路は、大部分が狭く、急カーブ、急勾配で、視距が最低の基準に満たないものである。平地部の道路の多くは排水が悪く、周期的に洪水の被害を受けている。一方、丘陵部では、豪雨の後しばしば山崩れや地すべりが起き、交通が遮断される。1961年に外国のコンサルタント、ウィルバー・スミス・アソシエイツのチームが道路調査を行ったが、その成果は遺憾ながら今まで何らの有意義な使われ方をしていない。道路のうちの数千マイル、橋のかなりの部分が、現在または将来の道路交通に対処するには次々と不適当になってきている。このような状況は、これまでの維持のしかたが悪かったことと、投資前の費用便益研究へのアプローチが非現実的で洞察力に欠けていたことにより、さらに深刻の度を増している。道路交通量の測定はその内容 (人および物)には目を向けずに、車両台数の観測に頼り、また、道路は自動車だけでなく自転車、荷牛車、歩行者などの商業的にも利用できるエネルギーを保持しているグループによっても使用されており、かつまた、この国の1日の道路交通量の40%以上は自転車によって占められているという事実にも、これまで全く注意が払われてこなかった。

## 4. 道路輸送

### 4-1 車両台数

1979年の終りに、スリランカの自動車登録台数は276,387台に達した。Table 3は1960~77年にかけて自動車台数(オートバイを除く)の増加はゆるやかであったが、その後1978~79年に急激な増加があったことを示している。言いかえれば、67,000台増えるのに17年もかかったのに対し、さらに47,000台増えるにはわずか2年しかかからなかったことになる。

既成市街地における交通密度と交通流に対して道路施設が不十分で対処しきれないという、現在この国が直面している抜き差しならない問題は、ここから発生している。このような特異な車両増加現象は、2つの異なる国家政策に起因している。1960年に貿易収支の悪化により、厳重な輸入制限が実施されたが、1977年の末に政権に就いた新政府は逆に、国家経済を多くの制約から解放放すというその政策の一環として、乗用車および貨物車の輸入を自由化したことである。

### 4-2 道路貨物輸送

道路輸送は現在、国内の貨物輸送の70%以上をまかっている。かつては鉄道の独占であった輸送分野を、道路輸送は着々と侵食してきたが、その過程では認可性、輸入規制政策、さらに、道路貨物輸送は60マイル以下の距離に限るとした1951年の政策など、そのときどきのさまざまな制約による試練を受けてきた。鉄道の利益を守ることを目的とした1951年の政策は1956年に撤回され、これを契機として1978~79年には、約15,000台のトラックとローリーが輸入の自由化により、貨物輸送車両群に新たに加わることとなった。

最近の交通調査は、鉄道と道路で輸送物資の専門化が進んでいることを明らかにしている。前者が輸入食料品の大半を輸送するのに対し、後者は建築資材、工業製品に加え、各地方の農産物と、紅茶、ゴム、ココナツなどの輸出品、香辛料などの歴史の新しい輸出品を運んでいる。石油製品は平均運搬距離を基にすると、道路と鉄道でほぼ半々に輸送されている。鉄道と競合するルートでは、トラック輸送の

Table 3 自動車保有状況(1959~1979年)  
Motor vehicle statistics for selected years(1959-1979)in(1000)

種類	年					
	1959	1960	1964	1971	1977	1979
自家用乗用およびタクシー	74.7	82.6	82.6	88.3	97.0	116.4
バス	6.0	6.2	7.7	11.2	14.1	17.4
トラック、バン等	23.2	24.9	27.2	34.9	36.9	49.2
トラクター	1.8	0.8	1.0	14.5	22.5	30.4
トレーラー	1.5	1.7	2.2	10.0	12.7	16.7
計	107.2	116.2	120.7	158.9	183.2	230.1

単位 1000台

(統計概要書より)

料金は時間、便利さ、梱包費などの要素を考慮に入れると鉄道料金と大差がない程度に抑えられているが、鉄道の終端駅から遠い地域または短距離の輸送ははるかに高くつく。また、トラックの積載量を増やすことでコストをカバーしようとして貨物を積みすぎる傾向があり、道路や橋梁の現状を考慮するときわめて危険な運送も行われている。

#### 4-3 自動車

Table 3 にあきらかなように、乗用車台数は1971年の88,000台から1979年には116,000台に増加した。自動車によるガソリン消費は、ガソリン価格が100%上昇したことを背景に、1973年の3800万ガロンから1974年には2800万ガロンへと減少したが、その後の輸入自由化以降は漸増の傾向にある。

自動車登録台数は人口増加率よりもわずかに低い率で増加してきたため、自動車保有密度は最高時の1000人当り10台から、1979年には1000人当り8台へと減少した。この数字を以下の数カ国における概数値と比較すると興味深い。

アメリカ	—490台/1000人
カナダ	—450/1000人
フランス	—350/1000人
イギリス	—325/1000人
日本	—280/1000人
シンガポール	—80/1000人

#### 4-4 道路公共輸送

1958年までは、都市圏内における道路公共輸送は、コロンボ市会によって運行されていた数少ない路面電車およびトロリーバスを除けば、すべて私企業の手に委ねられていた。これら私企業による独占的な路線認可制に基づくバスサービスに対し、50年代初頭から国民は次第に不満をつのらせ、ついに1957年12月31日に一夜にして政権が転覆したのを期して、すべてのバスサービスが国有化され、セイロン交通局(Ceylon Transport Board)の管轄下に入った。2,700台以上のバスを運行し、約2万人を雇用する全国77の企業を一つにまとめて傘下におくという途方もない仕事を別としても、セイロン交通局はまず、使用に耐えない多くのバスをスクラップにして新しい車両を購入するという問題をはじめとして、料金を上げずに人件費と運行コストの上昇の問題を解決する、といった難問に直面しなければならなかった。

その後15年以上、料金は国有化以前の1マイル当り3~5セントの水準に抑えられた。その間、これらの難題は長期のサボタージュ、ストライキ、石油

価格の高騰による経営上の多大の損失、予備用コスト(Cost of Spares)の上昇などによって、さらに複雑さを増した。1974年に最初の料金値上げが認められ、その後、石油価格の急騰とともに1978年、79年と2度の値上げが実施された。

Table 4 は1958~76年の間の数年を取り上げて見たバス運行に関するセイロン交通局統計であり、Table 5 は最も新しい1977~79年についての運行・財政データである。これから、1958~69年には相当の発展がとげられ、1974年に至って低落が起こったことがわかる。これは1974年の第1回目の料金値上

Table 4 セイロン交通局による自動車輸送状況(1958~1975年)  
Operational statistics of the Ceylon  
transport board for selected years (1958-1975)

年 度	百万マイル		バス走行 マイル/日	運行バス 台数/日	客数/人口
	バ ス	乗 客			
1958	102	3,003	115	2,318	49
1961	121	3,412	133	2,489	61
1965	160	5,040	145	3,019	80
1967	209	6,319	157	3,642	98
1969	221	7,267	157	3,861	107
1970	237	7,445	153	4,249	108
1972	270	8,698	154	4,799	107
1974	235	7,905	149	4,302	93
1975	246	8,315	151	4,469	98

(注) 1マイル=1,609.3キロ

(セイロン交通局調べ)

Table 5 1977~1979年におけるスリランカ交通局の営業・  
財務実績  
Operational and financial performance of the  
Sri Lanka transport boards for the years  
1977-79

業 務	1977年	1978年	1979年
予定延長(km)	510,942	547,613	592,460
損失延長	126,695	92,012	126,270
追加延長	15,228	21,085	18,280
供用延長	387,402	434,667	463,560
計	402,629	455,751	481,840
輸送状況			
バス車両数(台)	7,636	7,629	7,229
要定期運行バス車両数(台)	5,231	5,925	6,090
平均乗車距離(キロ/日)	241	245	245
乗 車 率(%)	71.7	72.3	75.3
輸送人キロ(百万人キロ)	15,305.7	17,563.4	19,255.69
財政状況(百万ルピー)			
営業収入	757,669	939,336	1,099,100
非営業収入	15,690	111,078	18,460
合 計	773,359	1,050,414	1,117,560
営業費用	815,807	1,106,148	1,307,810
減 損	42,448	55,734	190,250

げによって需要にひずみが生じたためと考えられる。また、バス1台当りの1日の走行距離も1967～69年の157マイルをピークとして、1974年には149マイルに減少している。

1978年6月半ばに、可能な限り最低のレベルで全国的なバス需要の急成長に対処し、通勤需要にもっと目を向けるという観点から、セイロン交通局の機能は9つの地方交通局 (Regional Transport Board) とスリランカ中央交通局 (Sri Lanka Central Transport Board, 略称SLCTB) に分散された。中央交通局は全体的な政策・計画と、生産の組織化にたずさわり、一方、地方交通局は各地方および地方相互間の運行サービスの監督を任務としている。

同時に政府は、バスの便の悪さのために通勤が困難な地域に限り、私企業が国営のサービスの補足としての運行を行うことを認める、という混合運行システムの導入を決定した。この政策は都市部にはほとんど影響を与えないが、郊外部の通勤者にとっては一定程度の価値を持つものであった。

分散体制の効果はサービス内容の改善となって、1979年に顕著に現れている (Table 5)。1978年の交通需要の急増は8%程度の成長率で定着している。1978年と比較すると1979年には運行距離が2600万km伸び、1日の平均運行バス台数は5,097台から5,548台に増加した。654台の車両が新たに投入され、収益は1,050ルピーから1,117ルピーに増大した。しかし、このような改善にもかかわらず、当局は運行コストの高騰による赤字に悩まされ続けている。1977年に4250万ルピー、1978年に5570万ルピーであった赤字は1979年には、1億9020万ルピーにはね上がった。乗車率は、乗客数の急増、特にラッシュ時に混雑度が高いことから75%に達している。

## 5. 鉄道輸送

鉄道の全長約1,600kmは1858年から1928年の間に建設されたものである。それ以来、プッタラムのセメント工場への支線を除けば、4路線が撤去されたが、うち2路線は最近になって復旧されている。複線化されているのはコロンボの東部および南部のわずか103kmの区間だけである。概して鉄道建設に有利な地形であるのに、過去50年間、路線の拡張は事実上行われていない。世界の水準に照らしてみると、国土の面積と人口の割には線路の長さが短いといえる。

しかし、CTC信号システムの導入と動力のディー

ゼル化によって、線路と車両の開発が急速に進んだ。空の貨車と積荷を積んだ貨車の移動比率、積載能力に対する平均積載重量の比率という2つの重要な指標を見る限り、スリランカは他の諸国に比肩しうる実績をあげている。しかし、その他の指標についてはすべてお粗末な状況である。中でも総貨物輸送量に占める鉄道貨物輸送量の割合が低下しつつあることは最大の問題である。1955年の33%から1975年には23.5%に低下し、現在では20%以下にまで下がっている。

現在の鉄道車両の内訳は次の通りである。

機関車——264両

客車——1196両

貨車——3992両

Table 6 は1971～78年の運行統計と収支結果を示している。これに明らかのように、年間赤字は1971年の3070万ルピーから1978年の6180万ルピーへと悪化の一途をたどっている。この傾向は戦争中を除いて1930年代初頭から続いてきたものである。

セイロン国有鉄道は純粋に技術的な側面のみから見れば、よく運営され、維持されているが、営利を目的とする企業としては、その実績は決して満足すべきものではない。国土の狭さによる輸送距離の短さ、急勾配と急カーブによって主要幹線上の貨車の大きさが限定されること、線路に平行してより速

Table 6 セイロン国有鉄道の運営および財政実績  
(1971～1978年)  
Operational and financial statistics of the  
Ceylon Government Railway for selected  
years from 1971 to 1978

項目	1971年	1974年	1976年	1978年
旅客(百万人)				
一般旅客	32.5	29.1	28.8	36.1
定期券旅客	49.2	40.6	42.6	43.4
輸送人キロ(百万人キロ)				
一般旅客	1574.1	1765.5	1879.8	2488.1
定期券旅客	1200.9	1013.5	1126.2	1220.1
旅客輸送収益(百万ルピー)				
一般旅客	46.6	84.8	90.8	122.5
定期券旅客	15.2	24.8	23.7	26.5
輸送貨物(百万トン)	1.7	1.9	1.5	1.9
貨物輸送トンキロ(百万トンキロ)	203.8	192.8	169.7	150.6
貨物輸送収入(百万ルピー)	51.9	63.0	56.6	63.5
貨物列車走行キロ(百万キロ)	3.32	3.54	3.22	2.98
鉄道輸送総収入(百万ルピー)	116.3	186.2	198.1	239.5
鉄道経営費用(百万ルピー)	147.0	228.2	256.9	301.3
従業員数(人)	—	23,493	25,313	26,300

い輸送を提供しうる道路が存在していること、貨物輸送よりも旅客輸送に重点が置かれていること、定期券所有者に魅力的な交通施設の利用権が与えられていることなど、国有鉄道を取り巻く物理的、経済的、政治的環境が、比較的低いコストでの運行を困難にしている。

1979年に入ってから一般利用客向けのサービス内容が改善された。利用客側に多大の交通需要の蓄積があったことが、利用客数、利用客人キロ数および貨物輸送などの増加に現れている。このような需要の増大に対処するため、いくつかの新しいサービスがこの年に着手された。2路線の都市間交通もその一つで、これにより毎日運行する列車本数は客車、貨車をあわせて553に達した。

小荷物、貨物、家畜などの輸送料金は1979年7月1日から値上げされた。旅客料金は据え置かれているが、寝台車、指定席などの特別料金は値上げされた。

## 6. 水上輸送

スリランカは、西洋と東洋を結ぶ海上ルートでの主要停泊港コロンボ、東方海上の軍備上きわめて重要な自然港トリンコマリ、さらに2つの重要港ガルとカンケサントゥライ、および無数の小さな自然漁港に恵まれているものの、カンケサントゥライからガルへのセメントクリンカー輸送を別とすれば、内乱と食糧危機の時を除いて、国内海上輸送はめったに行われたことがない。

この国にはその面積の割には、100を超える河川があるが、そのうち下流を航行可能なものはごくわずかに過ぎない。

西海岸沿岸にはオランダの遺産であるこみいった運河網がある。これらは永年放置されて使用不可能になっていたが、最近、総工費2500万ルピーをかけてコロンボ〜プッタラム間の運河と引き船道を修復する計画が着手された。

鉱物燃料資源が急速な勢いで使い果たされつつある現在、このような省資源型輸送手段を活用することはきわめて重要である。プッタラム〜コロンボ間が再び開通すれば、セメント、塩などを水路でコロンボに運ぶことが可能になる。計画中のカデュウェラ〜オルウェラ間の運河は鋼鉄の輸送に利用でき、また、コロンボ南部の運河の復旧によりココナツ製品、砂糖、建築資材などの運搬が容易になるものと期待される。

## 7. 航空輸送

この国の唯一の国際空港は、コロンボの北37kmのカチュナヤケにある。国内線の中心はコロンボ市の数マイル南にあるラトマラナ空港で、コロンボ、ジャフナ、トリンコマリ、パティカロア、アヌラダブラ、アンパライ間を数便が結んでいる。便数が少ないため、これらの各便の利用率は常に高率(88%)を堅持してきた。最近のエアーセイロンの倒産により、国内線の運行は停止されているが、新しい国営航空エアランカの設立によって、間もなく再開される予定である。

## 8. 現在の諸問題および将来の展望

以上から明らかなように、スリランカの輸送が直面している主要問題は、

- 1) 道路交通路の質の悪さと古さ
- 2) 現在利用できるエネルギー供給の先細り
- 3) 占有空間および消費エネルギーに関して、個人輸送と公共輸送の間の不均衡
- 4) 政略政策的な方針による公共輸送政策の決定などである。

スリランカはすでに、道路、鉄道、運河網などの交通路基幹施設については比較的安定した基盤を確立している。従って、必要なことは既存施設を効率よく維持し、需要の増大に応じて施設を着実に拡張していくことである。これには、必要などころの鉄道線路を複線化や三線化して、既存鉄道線路の近代化をはかること、運河網の再建と一部路線の延長などが含まれるが、最も重要なことは、自動車台数の急増に対応しきれるように道路と橋梁を強化し、拡張することである。

エネルギーと占有空間の問題は交通手段およびエネルギー形態を正しく選択することによって解決されうが、この問題では消費エネルギーと占有空間に関して、個人交通と公共交通の間の不均衡を満足いくように解決することが、特に最大の懸案課題である。

Fig. 2 はバス、鉄道列車および乗用車の3つの主要な旅客輸送手段によるエネルギー消費量とそれに対応する実走行距離の割合を比較したものである。これに見られるように、個人交通はエネルギーの半分以上を消費しながら、走行距離では全体の8%を占めるにすぎない。道路の車道の占有面積の点からみれば、バス1台は乗用車2台に相当するが、乗客

収容能力の点からは平均して乗用車の12倍の人員を運ぶことができる。その上、乗用車の1回の乗車は、バスまたは鉄道列車の乗車に比べて約10倍のエネルギーを必要とする。

乏しいエネルギー資源を節約し、かつ交通路を最大限に効率的に使用するために、スリランカの今後の交通政策は、エネルギー形態と交通手段に関する以下のような選択方針に基づいて決定する必要がある。

- 推進エネルギーとして電気を利用する。また実行可能な場合は牛馬、人力を利用する。
- 道路よりも鉄道、運河を優先的に使用する。道路で1トン動かすエネルギーは、鉄道、船に使えば4トン動かすことができる。
- 自家用車の使用を制限するとともに、個人旅客輸送から公共輸送への転換を促す。

スリランカの電力の大半は水力発電によるものである。現在進行中の水力発電計画が完了すれば、発電能力はさらに500メガワット増大する。電気は鉄道、路面電車、トロリーバス、運河、ケーブル鉄道などで、推進エネルギーとして利用することができる。例えば、鉄道路線中、輸送量の多い区間を電化すれば、鉄道による年間の石油消費の約 $\frac{1}{3}$ を節約することができる。またこれにより、現在、原油の輸入が原因で悪化している国際収支を改善することもできる。さらに、鉄道の電化は旅客の旅行時間を短縮するだけでなく、車両、乗員の回転を早め、高い走行距離を実現することができる、という利点も兼ね備えている。その上、電化すれば車両の寿命は同等のディーゼル車の約2倍になる。水力発電による電気は石油、石炭を全く必要としないので、騒音や大気汚染を生じることもほとんどないという利点をもっている。

鉄道のほかに、運河および荷牛車も物資の運搬に大いに役立てることができる。この目的のための既存運河の利用可能性についてはすでに言及した。鉄

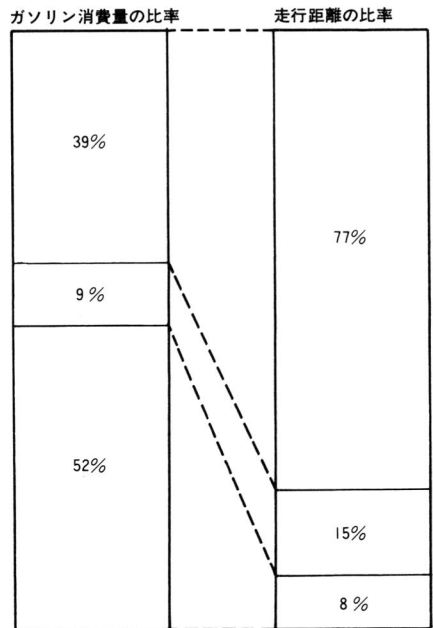


Fig. 2 ガソリン消費量と走行距離の比較  
Comparison of gallonage consumed and mileage operated

道やトラックが出現するまでは、営利的な農園農業生産物をも含めた大量の物資が荷牛車によって運ばれていた。乏しいエネルギー資源を守るための将来の方向性を考える際には、地方部およびそれほど混雑していない都市部での短距離輸送に牛馬による牽引輸送をもっと利用することを検討する必要がある。

もし、乏しいエネルギー資源と外国為替を保存するため、交通移動を制限するか、ある程度思いとどまらせるとすれば、まず槍玉にあげられなければならないのは自家用車の使用である。これを実施するには、諸外国で行われている次のような方法を適用すればよい。

— 乗用車の輸入関税と免許取得料を増額する。

Table 7 中央交通局およびセイロン国有鉄道の営業比較(1974~1978年)  
Comparative performance of the Central Transport Board and the Ceylon Government Railway for the period 1974-1978

項目	年	中央交通局					セイロン国有鉄道				
		1974	1975	1976	1977	1978	1974	1975	1976	1977	1978
輸送人マイル成長率(%)		-14.2	+5.2	+10.1	+4.9	+13.9	-15.8	+3.1	+4.9	-7.1	+37.2*
全営業マイル成長率(%)		-6.4	+4.9	+1.4	+0.7	+13.2	-13.9	-1.1	-5.7	-16.2	n.a.
輸送人マイル/人		595	616	667	689	770	129	131	136	124	167
総利益 総損失 (1000ルピー)		+19,882	+21,263	-12,705	-42,448	-55,734	-88,144	-99,935	-130,470	-166,154	-157,957
全営業マイルあたりの損失(ルピー)		-	-	0.05	0.17	0.20	12.85	14.42	19.96	30.35	n.a.

\*推定値

(経済レビュー、1978年、セイロン中央銀行)



- シンガポールにならい、ピーク時に市街中心部の「制限区域」に進入する乗用車に課税する。
- バスを除き、乗用車は一方通行とする。
- 市街中心部に、歩行者専用道路またはバス通行を許した歩行者専用道路を設ける。
- 交通混雑しているバスおよび路面電車路線と市街中心部で駐車を禁止する。
- バス優先レーンを設け、交通信号ではバスを優先させる。

国の管理する2つの公共輸送機構が、確かな経済分析と実現の可能性についての検討をすることなく、もっぱら政治上の便宜のみに基づいて政策と投資の優先順位を決定してきたために、公共輸送システムは補助の重複で混乱し、通勤客は過去数年間多大の迷惑を被ってきた（Table 7 の1974～78年の国有鉄道と中央交通局の実績の比較を参照）。15年前に公共道路輸送サービスが国有化されて以来、これを受け継いだ政府は料金体系を運行コストの上昇に合わせて値上げすることを認めようとしなかった。

また、次のような生産性に反する傾向も、すべてこのような政策にならったものである。

- 資本払張費、運営費赤字の埋合わせなどに当

てるための政府基金および補助金が容易に得られることからくる、コストに対する認識の欠除。

- 政治的な推薦者の採用が多い結果による幹部職員数の過剰。
- 主要な運行・技術部門のスタッフのサボタージュ発生頻度の高さ。

これら2つの機構の問題点を最少にするためには、次のような方法で市場勢力と対峙させ、営利企業として機能させることが必要である。

- 旅客・貨物料金を、運搬・運行コストと間接コストを反映した額に改訂する。
- 直接および間接の補助をともにやめる。
- 料金を改訂しても埋合わせできない公共サービス債務のコストを返済させる。

最後に、一つの中央交通担当部局の設立に基づいて統合的な交通政策を実施することが必要であり、そのためには、国内の（交通基幹施設をも含めた）輸送システム全体が、国民の経済的・社会的欲求に応じることができるだけでなく、不必要かつ有害な競争と、乏しい資源の浪費を招くことがないよう、正しく調整されていることが不可欠の条件である。